

تخريب أفق القدس

مشروع حكومة الاحتلال لإنشاء قطار هوائي في محيط البلدة القديمة للقدس

إعداد
زياد ابحيص
قسم الأبحاث والمعلومات
مؤسسة القدس الدّولية

تخريب أفق القدس

مشروع حكومة الاحتلال لإنشاء قطار هوائي
في محيط البلدة القديمة للقدس

إعداد:
زياد ابحيص

ورقة موقف

صادرة عن

مؤسسة القدس الدوليّة

2019/12/3

ملخص

طُرح مشروع قطار القدس الهوائي لأول مرة عام 2007 ضمن مخطط «القدس القديمة» الذي هدف إلى تحقيق تكامل بين حكومة الاحتلال ومنظمات الاستيطان اليمينية، وطُور ليعرض عام 2013 على لجان التخطيط لكنه لم يحظَ بالمصادقة، فأُقر لأجله تعديل قانوني سمح باعتباره مشروعاً ذا أولوية وطنية لتُقر مرحلته الأولى في شهر 1-2019، ثم أقرته اللجنة الوزارية للإسكان في 4-11-2019 بعد تأخير فرضته الأزمة السياسية الصهيونية. حسب المشروع المقترح سينطلق القطار الهوائي من محطة القطارات العثمانية غربي القدس وصولاً إلى مركز «كيدم» التهويدي الذي تشرف عليه جمعية «إلعاد» اليمينية على أرضٍ مصادرة في سلوان، بطول 1.4 كم وتسير فيه 40 عربة معلقة على 15 عموداً، وتنحصر احتمالات تنفيذه بين شركتي دوبلماير النمساوية ولايتنر الإيطالية.

يسعى المشروع إلى تخريب أفق البلدة القديمة، وتهميش التاريخ الماثل في شوارعها وأبنيتها ومقدساتها لمصلحة الرواية التاريخية الصهيونية المصنّعة في المراكز التهويدية والأنفاق إضافة إلى تشكيل عنصر طردٍ لأهل سلوان، وهو أخطر مشروعات تغيير هوية المدينة منذ احتلالها.

يمكن مواجهة المشروع عبر بناء إجماع الدول ذات الغالبية المسلمة باعتباره يدمر أفق المسجد الأقصى المبارك، والدول ذات الغالبية المسيحية باعتباره مشروع تخريب لأفق المدينة بحضورها المسيحي التاريخي، والتحرك ضده عبر اليونيسكو والأمم المتحدة باعتباره اعتداء غير مسبوق على موقع مصنف على لائحة التراث العالمي، كما يمكن شن حملة مقاطعة واسعة ضد الشركة المنفذة بعد التأكد من هويتها، وتبني مقاومة شعبية لأعمال بنيته التحتية باعتباره خطراً محدقاً بسلوان وجميع المقدسيين، ما يجعله في الخلاصة مخطط تخريبٍ لمدينة مقدسة يمكن إسقاطه وإفشاله في حال أُحسن التحرك ضده.

هذه الورقة تسعى إلى الإضاءة على خلفيات المشروع ومساره للاعتماد وتفاصيله التقنية ومن ثم تقييم أثره على مدينة القدس برمزيتها الدينية والتاريخية وفرادة الإرث الإنساني المخزون في معمارها ونسيجها، وتنتهي إلى اقتراح السبل المتاحة للتعامل مع هذا المشروع.

أولاً: خلفية المشروع

في عام 2007 كُشف النقاب عن مشروع مركزي لتغيير محيط البلدة القديمة أعده مهندس بلدية الاحتلال في ذلك الوقت «يورام زاموش»، وكان الهدف المركزي للمخطط الذي عُرف بمخطط القدس القديمة «كيدم يروشلايم» أن يجعل القدس مدينة ذات حضورٍ يهودي في ذهن السائحين والزوار، ولما كانت القدس القديمة في حقيقتها تشهد بهوية عربية ومقدساتٍ إسلامية ومسيحية، ركز هذا المشروع على تغيير معالم الشطر الجنوبي الشرقي للبلدة القديمة في محيط الأقصى، واستحداث نقاط جذب سياحي معززة بمتاحف عن التاريخ اليهودي في جهتيها الجنوبية عبر «مركز كيدم» والشرقية عبر «مدرج الأسباط».

اقترح المخطط في الوقت عينه تغييراتٍ مهمة في البنية التحتية للمواصلات تضمن وصول زوار المدينة إلى هذه المراكز مباشرة، أبرزها قطار هوائي يربط جبل الزيتون بمحيط باب الأسباط شرق البلدة القديمة، ولعل هذا كان النسخة الأولى لمشروع التلفريك الذي وصل إلى مراحل متقدمة اليوم، والثاني تعزيز شبكة الطرق بجسور وشوارع أوسع من جهتي الجنوب والشرق للتخفيف من الصعود والنزول بين الجبال والوديان، وبذلك تتعزز إمكانية وصول الزائر إلى المراكز التهويدية المستحدثة من دون المرور بالطرقات المعتادة للزوار من باب العمود شمالاً أو من باب الخليل غرباً. باختصار تهدف «حلول» المواصلات الجديدة إلى



مشروع التلفريك إلى الشرق باللون الأبيض كما ظهر في «خطة القدس القديمة» التي طرحتها بلدية الاحتلال عام 2007

زيارة «أورشليم» بعيون يهودية كما تعرضها المراكز التهويدية والأنفاق، مع تحويل القدس القديمة إلى مجرد مشهد أفق جميل، لا يمر به الزائر ولا يعايشه.

من ناحية سياسية جاء تقديم هذا المخطط المبكر مترافقاً مع صعود اليمين سياسياً، وتصاعد الإمكانات التمويلية والعملية التي توظفها جماعات اليمين الاستيطانية في تغيير هوية القدس، وهو ما دفع بلدية الاحتلال في ذلك الوقت إلى تقديم هذا المخطط ليكون أقرب لخطة عملٍ مشتركة تستفيد فيها الحكومة من جهود تلك الجمعيات، وتتكامل فيها مشروعات الطرفين معاً، فالحكومة ستعمل على مشروعات البنى التحتية، بينما ستعمل جماعات اليمين على بناء وتجهيز مراكز الجذب السياحي.

ثانياً: تطور اعتماد مشروع القطار الهوائي

على مدى 12 عاماً تلت تقديم خطة «كيدم» قطعَ العمل بمقترحاتها شوطاً عملياً بطيئاً نسبيًّا وواجه بعض التعثر أحياناً، لكن العمل على تطبيقها بقي ثابتاً ومستمراً؛ فمركز «كيدم» لجذب الزوار بات قيد البناء الآن، كما تقدمت أعمال إزالة تلة المغاربة وتأسيس عدد من المراكز التهويدية في محيط ساحة البراق، وبدأت أعمال المصادرة في مقبرة باب الرحمة والتربة اليوسفية للتمهيد لتأسيس «مدرج الأسباط» لكنها لم تتقدم عن ذلك.

مشروع قطار القدس الهوائي شهد تطوراً مشابهاً، إذ خصصت الحكومة الصهيونية لإعداد دراسات المشروع مبلغ 3.8 مليون دولار، وبدأ تقديمه عبر مراحل الاعتماد المختلفة في عام 2013، لكنه ووجِه باعتراضاتٍ كبيرة على مستوى لجان الاختصاص لاعتبارات كثيرة بينها أثره المدمر في أفق المدينة، خصوصاً أن أوائل المخططين الاستعماريين البريطانيين لها من ويليام ماكلين (1918) وباتريك جيديس (1919) وصولاً إلى هنري كندل (1935-1948) ثبّتوا فكرة «الحفاظ على نقاء خط الأفق» كفكرة تخطيطية مركزية للقدس كمدينة تاريخية ودينية مقدسة في الوقت عينه، فمُنع البناء السكني والتجاري في محيطها الملاصق، وحُدد

ارتفاع البناء بثلاث أو أربع طبقات على الأكثر، وقد بقيت هذه المبادئ حاضرة حتى في الخطط التي أُعدت في عهد الاحتلال الصهيوني لكامل المدينة، ومشروع التلفريك يتناقض مع هذا المبدأ التخطيطي تناقضاً صارخاً.

حاولت الحكومة الضغط على لجان التخطيط المحلية لإقرار مشروع القطار الهوائي لكنها توصلت بحلول 2015 إلى قناعة مفادها أن هذه اللجان لن تسمح لمشروع القطار الهوائي بالتقدم، فتقدمت عام 2016 بتعديلٍ قانوني يسمح باعتبار مشروعات البنية التحتية السياحية «مشروعات ذات أولوية قومية»، ما يسمح بإقرارها عبر «اللجنة القُطرية للبنى التحتية»، فيُنظر إليها من زاوية أهميتها كبنى تحتية للدولة من طرف لجنة حكومية عوض أن ينظر إليها كمشروع تطوير داخل المدينة تنظر فيه لجان محلية وفرق هندسية مختصة.

ورغم أن مشروع القطار الهوائي كان الدافع الأول لتقديم هذا التعديل القانوني وإقراره، إلا أنه لم يُدفع إلى اللجنة القُطرية للبنى التحتية مباشرة، بل انتظر داعموه الحكوميون سنةً كاملة لحين الإقرار النهائي لمركز «كيدم» التهويدي الذي ستقيمه جمعية «إلعاد» الاستيطانية فوق أرضٍ مصادرة في سلوان، والذي كان يمرّ بتعثر مشابه نتيجة الاعتراضات عليه من طرف أهل سلوان وعدد من الجمعيات الحقوقية. بعد إقرار مشروع «كيدم» وبدء إجراءات تنفيذه منتصف عام 2017؛ قُدم مخطط التلفريك إلى اللجنة القطرية للبنى التحتية مع اقتراح أن يكون مركز «كيدم» هو المحطة النهائية للمرحلة الأولى، لتقره هذه اللجنة في 29-1-2019 بمهلة اعتراض 60 يوماً، ثم لتقره اللجنة الوزارية للإسكان في 4-11-2019، ليصبح الطريق ممهداً أمام تنفيذه على الأرض.



مركز كيدم كما أقرته لجان التخطيط الإسرائيلية بشكله النهائي في 14-7-2017

المتوقع انطلاقاً من هذه النقطة هو أن تعمل حكومة نتنياهو إلى التعجيل في تنفيذه، إذ يبحث نتنياهو هذه الفترة عن إنجازات عملية للقول بأن الأزمة السياسية لم تمنعه من التقدم ومن فرض مشروعه وذلك في مواجهة الاتهامات له بتعطيل الحياة السياسية الصهيونية. العقبة الوحيدة أمام ذلك هي الإجراءات القانونية التي قامت بها الجمعيات اليسارية والبيئية الصهيونية، التي تقدمت في شهر 7 لمدعي عام الدولة أفيخاي ميندلبيت اعتراضاً اعتبرت فيه أن حكومة تصريف الأعمال غير مخولة بإقرار قانون كهذا، وأن الإقرار يجب تأجيله لحين تشكيل حكومة دائمة، وهو طلب يقول مدعي عام الدولة إنه «ما زال ينظر فيه».

ثالثاً: المسار والتفاصيل التقنية

المسار:

كان مسار القطار الهوائي بحسب ما طُرح أول مرة عام 2007 يضم ثلاث محطات، واحدة على قمة جبل الزيتون، والثانية عند الكنيسة الجثمانية والثالثة تعبر فوق وادي جهنم إلى باب الأسباط شرق البلدة القديمة، على أن تقام المحطة النهائية للتفريك في مشروع «مدرج الأسباط» وهو مركز سياحي تهويدي دعا المخطط إلى إنشائه فوق أجزاء من مقبرة الرحمة والتربة اليوسفية، وهو ما يزال حتى تاريخ كتابة هذه السطور مقترحاً نظرياً.

بعد ذلك، وعند تقديم المشروع للجان التخطيط المحلية عام 2013 اقتُرح مسار أطول يلتف حول السور الجنوبي للبلدة القديمة كاملاً وينتهي عند محطة القطارات العثمانية القديمة في حي البقعة في الشطر الغربي من القدس الذي احتُل عام 1948.

أما في الآونة الأخيرة التي بدأت عام 2017 مع تقديم المشروع إلى «اللجنة القُطرية للبنى التحتية» فقد قُسم المشروع إلى مرحلتين، الأولى هي الممتدة من محطة القطار العثمانية غرب القدس حتى مجمع «كيدم» التهويدي في سلوان مروراً بموقف السيارات على جبل صهيون، وهي المطروحة للتنفيذ حالياً وجرى التركيز عليها إعلامياً وكأن المشروع ينتهي عندها،

رغم أنها شكلت الجزء المضاف لاحقاً من الناحية التخطيطية. أما المرحلة الثانية فتمتد من مركز «كيدم» إلى بركة سلوان جنوباً في حي وادي حلوة، ثم المقبرة اليهودية المقامة على السفح الجنوبي الغربي لجبل الزيتون وصولاً إلى محطتها الرابعة والأخيرة قرب الكنيسة الجثمانية على سفح جبل الزيتون، والخرائط الجديدة للمشروع تستثني المحطة التي كانت مقترحة عام 2007 قرب باب الأسباط، وليس واضحاً إن كان هذا إلغاءً لتلك المحطة من الخطة أو إخفاء لها من النسخ المنشورة لتخفيف الاعتراضات المحتملة على المشروع.



القطار الهوائي بمرحلتيه الأولى والثانية كما قدم في أحدث خرائط المشروع

التفاصيل التقنية للمشروع:





عربات الجوندولا المخطط لاستخدامها في مشروع القطار الهوائي في القدس

بحسب المعلومات المنشورة عن مخطط المشروع فستمتد المرحلة الأولى من القطار الهوائي على مسافة 1400 متر، وسيبلغ عدد العربات المحمولة على مساره 40 عربة من نوع «Gondola» تتسع لـ 10 أشخاص بحدٍّ أقصى، ويقدر عرضها بنحو مترين وطولها بنحو مترين ونصف، وهي ستصنع من الألياف الشفافة في معظم أجزاء البدن بما فيها الأرضية وتدعّم بالمعدن في أعمدتها الأساسية، ما يجعلها من حيث الحجم أقرب إلى سيارات صغيرة معلقة بالكوابل. وبحسب المواصفات تتحرك العربات بسرعة قصوى 6م/ث، أي 21.6 كم/ساعة، وفي حال عملها بالطاقة القصوى فيمكن لها أن تنقل 3,000 شخص في الساعة، ومع سرعة كهذه فمن المتوقع أن يحدث المشروع ضجيجاً عالياً فوق الأماكن السكنية التي يمرّ فوقها، وتحديداً سلوان.

انطلاقاً من هذه المواصفات فالمتوقع أن تزن العربة الواحدة بكامل حمولتها نحو طنٍّ واحد، وهو ما يجعل الحمل على الكابل الرئيس قرابة 40 طناً عند تشغيل القطار الهوائي بطاقته القصوى، وإذا ما أخذت بعين الاعتبار سرعة حركته فسيحتاج القطار الهوائي للتدعيم بـ 15 عموداً معدنياً لها قواعد خرسانية، بطول يتراوح بين 15-26 متراً للعمود الواحد بحسب مقاطع مساره، أما المسافة بين الأعمدة فستكون في المتوسط 90 متراً وقطر العمود الواحد يقارب المتر. ومع أن الفيديو الترويجي للقطار الذي أنتجته ووزعته وزارة السياحة الصهيونية يتجنب تصوير أي عمود، لكن المشروع في حقيقته يقترح «تطريز» أفق البلدة القديمة بـ 15 عمودًا

رماديًّا عملاقًا على طول سورها الجنوبي إضافة إلى كابلين و40 عربة، يتوقع أن ينضم لها في المرحلة الثانية نحو 20 عمودًا آخر وعددًا مساويًا من العربات.



العربات والأعمدة كما ستبدو ملاصقة للسور التاريخي للقدس كما وردت في مخطط المشروع

باختصار، وعند اكتمال شِقَّي المشروع ستكون الزاوية الجنوبية الشرقية للبلدة القديمة -وهي الزاوية التي يحضر فيها المسجد الأقصى- قد غُطيت بـ35 عموداً عملاقاً وثمانين عربة وخطين متوازيين من الكوابل.

الشركة المنفذة للمشروع:

تتحفظ وزارة السياحة الصهيونية وشركة تطوير القدس على هوية الشركة المنفذة التي تقدمت بمخطط مشروع قطار القدس الهوائي خوفاً من مقاطعتها والضغط عليها بما يؤخر أو يلغي المشروع، لكن مراجعة مخططات المشروع والعربات والأعمدة المستخدمة فيه تشير إلى أن الاحتمالات تدور حول شركتين متنافستين: الأولى هي النمساوية دوبلماير Dopplemayr، وهي ائتلاف مكون من الشركة النمساوية إلى جانب شركة جرافينتا



عربات الجوندولا المستخدمة في العاصمة البوليفية لاباز

Graventa السويسرية، ما جعلهما بعد ائتلافهما عام 2002 الصانع الأكبر للقطارات الهوائية في العالم حيث تستخدم قطاراتهما في أكثر من 14,000 موقع حول العالم، وأكبر مشروعاتها تم في العاصمة البوليفية لاباز حيث ركبت شبكة قطارات هوائية مكونة من 9 خطوط و 27 محطة ويعد أول تطبيق للقطارات الهوائية كنظام مواصلات رئيس.

أما الشركة الثانية فهي لايتنر Leitner Ropeways الإيطالية، وهي المنافس الأقرب إلى دوبلماير وقد ركبت أنظمة شبيهة بمشروع قطار القدس الهوائي في برشلونة بإسبانيا، وفي ماليزيا وجورجيا وتركيا.

المواصفات المطروحة من حيث شكل العربات والحجم وعدد الركاب والسرعة متطابقة تقريباً بين الشركتين، لكن دوبلماير سبق لها تأسيس خط حيفا-جبل الكرمل في فلسطين المحتلة، وهي اليوم تؤسس خطاً رديفاً له يصل جبل الكرمل بجامعة حيفا، وهو ما يجعل احتمال ضلوعها في المشروع أكبر. وقد أثارت الصحافة النمساوية هذا الاحتمال في 30-5-2017 لكن ناطقاً باسم الشركة نفى ضلوع دوبلماير في المشروع وقال إنها عرفت بتفاصيله من الصحافة فقط.

يعزز الشك في أن دوبلماير النمساوية هي من تتولى المشروع إعلان شركة سافيج Safege الفرنسية انسحابها من أعمال إعداد دراسات الجدوى في 25-3-2015، بعد عشرين يوماً من نشر صحيفة لوفيغارو الفرنسية تقريراً قال إن تحالفاً من شركتين فرنسيتين (Safege Poma) قد تولى إعداد دراسات الجدوى لمشروع تلفريك البلدة القديمة.

وكانت سافيج قد تحالفت مع شركة بوما الفرنسية لتصنيع القاطرات الهوائية لتكون شريكتها في إعداد الدراسة، وقد تلقت شركة سافيج تحذيراً من وزارتي الخارجية والمالية الفرنسية بحسب لوفيغارو حول التبعات القانونية لضلوعها في المشروع، وبخروج سافيج أمست بوما أوتوماتيكياً خارج المشروع، علماً أن بوما الفرنسية هي جزء من مجموعة لايتنر الإيطالية، أحد المنافسين الكبيرين المرشحين لتنفيذ المشروع.

هذه الملابسات القليلة المنشورة تدعو للشك بأن شركة دوبلماير النمساوية هي من تتولى مشروع تلفريك البلدة القديمة اليوم، وهي تدعو إلى مزيد من البحث والتقصي لتأكيد هوية

الشركة الضالعة في المشروع الذي خصصت له الحكومة الصهيونية مبلغ 200 مليون شيكل، أي ما يساوي 55 مليون دولار أمريكي.

رابعاً: تقييم الآثار والأهداف

يمكن إجمال أهداف هذا المشروع الذي حملته 4 حكومات صهيونية متعاقبة على مدى 12 عاماً بالأهداف المركزية الثلاثة الآتية:

1- تشويه أفق البلدة القديمة: من زاوية حضور المسجد الأقصى المبارك في أفق المدينة، فالمسجد الأقصى بساحته الواسعة وقبته الذهبية العملاقة المتربعة على أعلى تلّته هو العنصر المهيمن في أفق المدينة؛ ومعظم الصور المنتشرة للقدس تُلتقط أو تُرسم من زاويته، إما من جبل الزيتون شرقاً أو من جبل المكبر جنوباً أو من جبل المشارف شمالاً، وهي الصور المنطبعة في أذهان البشر حول العالم لهذه المدينة المقدسة. إذا ما بُني هذا القطار الهوائي فسيُمسي هذا المشهد المقدس ملوثاً بـ 15 عموداً رمادياً يتجاوز ارتفاع سور البلدة القديمة لا يبعدون عنه سوى 20 متراً، وخطين من الكوابل و40 من العربات، ما يحكم أفق المسجد بهذا التخريب المتعمد من كل زواياه.



العربات والأعمدة كما ستبدو ملاصقة للسور التاريخي للقدس بتصور يحاكي الوضع الحقيقي الذي سينشأ

يستبطن هذا المشروع إذن منطقاً إلغائياً طالما كان مهيمناً على العقلية الصهيونية، فما دامت سنوات الاحتلال الطويلة لم تنجح في فرض هوية يهودية في أفق المدينة، وما دامت المقدسات الإسلامية والمسيحية هي الحاضرة

فيه فلا بد من تخريب هذا الأفق، ويمسي هذا التخريب بمنزلة إعلان سيادةٍ على المدينة بفرض بنيةٍ غريبة عليها لم تشهدها منذ احتلالها.

2- تهميش الرواية الماثلة لمصلحة الرواية المختلقة: يدخل السياح والزوار اليوم إلى البلدة القديمة إلى القدس عبر طريقين أساسيين: الأول من الشمال إلى الجنوب عبر باب العمود إلى شارع الواد مروراً بطريق الآلام والأديرة المختلفة على جانبيه وصولاً إلى المسجد الأقصى بأبوابه المتعددة والطرقات والأسواق المؤدية إليها، والثاني من الغرب إلى الشرق عبر باب الخليل، ليمر بالحيّ المسيحيّ وكنيسة القيامة وبطركية الروم الأرثوذكس وأسواق المدينة وينتهي في الأقصى. أيًّا كان الطريق الذي سيسلكه الزائر فسيعايش فيه هوية عربية لا تخطئها العين، ومقدساتٍ إسلامية ومسيحية ذات حضورٍ تاريخي ماثلٍ لعينه فوق الأرض، قبل أن يذهب إلى المراكز التهويدية وداخل الأنفاق التي تحولت إلى مزاراتٍ سياحية تحت الأرض. في منافسة كهذه بين معايشة الناس والسوق والمقدسات مقابل السير في الأنفاق التي تحاول مطابقة الرواية التوراتية بأدواتٍ سياحية وعروض صوت وضوء ولوحات زجاجية؛ ففرصة سيطرة الرواية الصهيونية تبقى محدودة.

ما يهدف إليه التلفريك هو أن يهمش البلدة القديمة لمصلحة المزارات التهويدية والأنفاق، لتصبح مجرد خط أفقٍ جميل ينظر إليه السائح لكنه لا يعايشه، ويدخل إلى المزارات التهويدية والأنفاق ليقضي وقته فيها ويتعرف هناك إلى «القدس الحقيقية» بحسب الفهم الصهيوني الإقصائي. التلفريك باختصار هو بنية تحتية تخدم مفهوم «أقل معايشة للعرب وأكبر حضور للرواية الصهيونية».

3- الاستيلاء على سلوان: تشكل سلوان عاصمة الأطماع الصهيونية الدينية في القدس، فهي من جهة «مدينة داود» كما يتخيلها التفسير الصهيوني للرواية التوراتية، وهي من جهة أخرى مدخل حارة المغاربة التي صودرت وسوّيت بالأرض وحولت إلى ساحة صلاة للمستوطنين قبالة حائط البراق، ورغم استهداف هذا الحي بسياسات التضييق والهدم

والرقابة الأمنية والاعتداء المتعمد على أطفاله ووضعهم في الإقامة الجبرية والاعتقالات العالية في صفوف أهله إلا أنه كان ينمو بشكل مطّرد، ويقدر سكانه اليوم بـ 19,450 شخصاً بينهم 550 مستوطنًا فقط رغم مرور 137 عاماً على أول وجود استيطاني فيه. القطار الهوائي سيمرّ فوق بيوت سلوان في معظم مقاطعه، وسيستبيح خصوصية مجتمعها المحافظ بمرور عرباته البلاستيكية الشفافة على ارتفاعٍ يتراوح بين 5-9 أمتار فوق منازل الناس غير عابئ بخصوصياتهم وحرماتهم، وسيشكل بإزعاجه وحركته المستمرة على مدى 18 ساعة عملٍ يومياً عنصر طردٍ لأهله وأداة تفريغٍ واستحواذ تتعدى وظيفة التلفريك كوسيلة نقل أو سياحة.

في الخلاصة، يشكل مشروع القطار الهوائي أخطر مخطط تهويدي على مصير المدينة منذ احتلالها، وفي حال تنفيذه فسيترك فيها أثراً تخريبياً أكبر من ذاك الذي تركته كل مشروعات تغيير الهوية والتهويد المنفذة منذ 52 عاماً.

خامساً: سبل مواجهة المشروع

رغم إصرار حكومات الاحتلال المتعاقبة على المشروع إلا أنه مؤهل لبناء جبهة معارضة واسعة ضده، جزء منها قد تشكل بالفعل، بدءاً من تهديد مصالح جميع الدول ذات الغالبية السكانية الإسلامية والمسيحية بتخريب خط أفق المدينة بهذا الشكل الفظ، مروراً بما يشكله من اعتداء على الإرث الإنساني في البلدة القديمة، إذ لم يسبق لموقع مصنف على قائمة اليونيسكو للتراث الإنساني أن بُني فيه أو ملاصقاً له مشروع ميكانيكي حديث يفسد نقاء موروثه التاريخي، علاوة على أن المشروع لا يحمل أي جدوى اقتصادية كما لا يشكل حلًّا لمشكلة المواصلات؛ وهذا ما يقوله معماريون صهاينة كبار من أمثال موشيه سافدي ومنظمة عيمق شافيه الآثارية الصهيونية.

المسار السياسي:

1- يشكل المشروع خطراً محدقاً بالمسجد الأقصى وحضوره، وانطلاقاً من ذلك لا بد من التحرك تجاه موقف مشترك من منظمة التعاون الإسلامي ضد هذا المشروع تحديداً، ولا بد في الوقت عينه من الوصول إلى مواقف من الدول الإسلامية الكبيرة والمؤثرة تطرح رفضاً واضحاً للمشروع.

2- طالما كانت القوى الغربية تتطلع إلى مصير مختلف للقدس عن بقية فلسطين، باعتبارها مدينة ذات أهمية دينية مسيحية وأهمية تاريخية، ولم يكن الاحتلال الصهيوني للبلدة القديمة ليستمر لولا الحصول على تفويض دولي بإدارة المدينة بما يحافظ على هويتها المتعددة؛ واليوم إذ تظن القيادة الإسرائيلية أنها حصلت على تفويض دولي بفرض هوية يهودية للمدينة من خلال قرار ترامب الاعتراف بالقدس عاصمة للكيان الصهيوني، فهذه الممارسة الإقصائية والتدميرية لهوية المدينة تشكل تأكيداً عملياً على عدم أهلية الدولة الصهيونية لإدارة القدس بتعددها وعمقها التاريخي، ويمكن للعمل الجاد والمؤثر لنقل هذه الصورة إلى دول كبرى أن يصل إلى اتخاذها موقفاً ضد هذا المشروع.

3- يشكل مشروع التلفريك اعتداء غير مسبوق على موقع مصنف على لائحتي اليونيسكو للتراث الإنساني والتراث المهدد بالخطر، وهو ما يتيح الوصول إلى قرار إدانة لهذا المشروع بأغلبية واسعة إن لم يكن بالإجماع، فيصبح مشروع التلفريك من هنا فرصةً مهمة لفرض عزلةٍ على المشروع الصهيوني وسلوكه في القدس.

4- انطلاقاً من هذه الخطوط الثلاثة يمكن تطوير التحركات لتصل إلى قرار إدانة للمشروع على مستوى الجمعية العمومية أو مجلس الأمن، أو تعميق معارضته على مستوى التكتلات الكبرى.

المسار الاقتصادي:

يتطلب هذا المسار استقصاءً ميدانياً للتأكد من هوية الشركة التي أعدت المخططات، ودوبلماير النمساوية هي المرشح الأقرب لذلك، ومن ثم إطلاق حملة مقاطعة واسعة ضد الشركة التي يثبت تورطها في المشروع في جميع مناطق عملياتها الحالية والمحتملة.

المواجهة الميدانية:

يشكل المشروع خطراً محدقاً بسلوان على مستوى مصادرة الممتلكات لمصلحته، واستباحة خصوصية أهلها، وتحوله إلى مصدر إزعاجٍ مستمر، ومن هنا فلا بد من عمل جماعي مشترك على مستوى جميع أحياء سلوان للتصدي لأعمال البنية التحتية للقطار الهوائي، ورفده بحضور التضامن الدولي في مختلف فعالياته.

في المحصلة، يشكل مشروع القطار الهوائي في القدس فرصةً واعدة لفرض تراجعٍ صهيوني تحت الضغط في القدس أسوةً بما تم في الخان الأحمر، وعنواناً جديداً لإفشال القرار الأمريكي غير الشرعي الاعتراف بالقدس عاصمةً للكيان الصهيوني، شريطة أن يبدأ التحرك الجاد بشكلٍ مهدّفٍ وفعّالٍ وفوري.

الإدارة العامة
شارع الحمرا - بناية السارولا - الطابق 11
هاتف: 00961-1-751725
فاكس: 00961-1-751726
ص.ب: 113-5647 بيروت لبنان
info@alquds-online.org
www.alquds-online.org

مؤسسة القدس الدّولية
al Quds International Institution (QII)
www.alquds-online.org